## Alleg. 109.

# Sprawozdanie

## o wniosku posła Hausnera w przedmiocie statutu organizacyjnego kolei państwowych.

## Wysoki Sejmie!

W pierwszym okresie rozwoju kolei myśl objęcia tego środka komunikacyjnego przez Państwo, bardzo słabe znalazła zastósowanie. Jak mylne jeszcze w czwartej i piątej dziesiątce naszego wieku w sferach rządzących panowały pojęcia o wynikach finansowych kolei, dowodzi fakt, iż tylko mniejsze państwa, jak Belgia, Wirtembergia, W. ks. Badeńskie, a później Bawarya i Saksonia na budowy kolei kosztem funduszów państwowych się odważyły, i że pomyślny nawet rezultat finansowy i ekonomiczny, w tych krajach wykazany, nie mógł zwalczyć mylnego przekonania, że to, co się stać może pożytecznem w małych państewkach, nie da się zastósować w państwach wielkich. To też i w Austryi, jak wszędzie w Europie, zapanował system eksploatacyi kolei przez przedsiębiorstwa prywatne na podstawie gwarancyi lub subwencyi państwowej — i doszedł do takich rozmiarów, że w r. 1879 Skarb Państwa austryackiego prywatnym towarzystwom kolejowym tym tytułem **24** milionów zł. dopłacał. Ale nietylko Skarb Państwa cierpiał na tem wydaniu kolei towarzystwom na zysk obliczonym, lecz w skutek niedostatecznego zastrzeżenia sobie nadzoru ze strony Państwa, w skutek niezrozumienia doniosłości kwestyi taryfowej i poddanie się dowolności prywatnej, narażono na szwank mnogie i ważne interesa producentów i konsumentów, świata handlowego, często nawet samych akcyonaryuszów i właścicieli oblig pierwszeństwa.

Zwrot stanowczy nastąpił w tym względzie najpierw w Prusiech — tam najwcześniej przyszedł Rząd do przekonania, że środek komunikacyjny, który w naszych czasach stał się podstawą mobilizacyi, regulatorem cen, a obok ceł rozstrzygającym czynnikiem w walce konsumenta z producentem kraju z zagranicą — musi się stać własnością Państwa. Urzeczywistnienie tej myśli rozpoczęto tamże w r. 1867 i przeprowadzono ją z taką wytrwałością, iż dzisiaj w obec 17.400 kilom. kolei państwowych tylko jeszcze 3.800 kilom. innych kolei pod zarządem prywatnym pozostały.

Rozpatrzmy się teraz w systemie, który Rząd pruski dla administracyi tak znacznej sieci kolei państwowych za najwłaściwszy uznał. Otóż niebawem po ich objęciu przyszły Władze pruskie do

przekonania, że dla należytego i swobodnego spełnienia wyższych zadań finansowych i ekonomicznych, zarząd centralny musi być, o ile możności, uwolnionym od ciężaru czynności drugorzędnych, musi odstąpić część znaczną swych agend dyrekcyom i urzędom ruchu — jednem słowem, że organizacya zarządu kolei w duchu decentralizującym jest koniecznym warunkiem dobrej ich administracyi. Najwymowniej i najwyraźniej wypowiada te zasady sprawozdanie Rządu, wniesione do Izby pruskiej w r. 1879 z powodu objęcia nowej sieci kolejowej pod zarząd Państwa, a stwierdza je rozporządzenie z r. 1884, nadające najniższym urzędom kolejowym: to jest *urzędom ruchu*, atrybucye, nierównie dalej idące od tych, które u nas *Dyrekcyom ruchu* są przyznane. Postanawia ono bowiem według oryginalnego brzmienia swego, jak następuje:

„Innerhalb ihres Geschäftsbezirkes vertreten Sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören *selbstständig*, so dass sie auch *ohne besonderen Auftrag* durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Die Verfügungen derselben bedürfen der höheren Genehmigung nur insofern, als sie Abweichungen von generellen Vorschriften enthalten".

Jeżeli więc już tym najniższym urzędom kolejowym, których jest 68. tak obszerny zakres działania pozostawiono — o ile obszerniejszym musi być zakres pojedynczych Dyrekcyi ruchu, w liczbie jedynastu ustanowionych.

Omawiając pruską organizacyę kolejową, nie możemy milczeniem pominąć Instytucyi Rad kolejowych, tamże „komisyami kolejowemi" zwanych. I co do nich zastosowano w zupełności zasadę decentralizacyi, przydzielając je oddzielnie każdej Dyrekcyi ruchu — a w jaki sposób pojęto stanowisko, jakie zajmować mają, określa najlepiej ustęp wspomnionego powyż sprawozdania rządowego, który tutaj w oryginalnem brzmieniu przytaczamy:

„Auf der anderen Seite sind in den eingesetzten Eisenbahn-Commisionen Behörden gewonnen worden, welche den localen Verhältnissen näher stehen und bei dem geringeren Umfange des ihnen zugewiesenen Bezirkes sich die erforderlichen Localkenntnisse leicht aneignen, die unmittelbare Beaufsichtigung des Dienstes schneller und sachgemässer erledigen und sich über die Wünsche und Bedürfnisse des Publicums leichter und sicherer unterrichten können".

Są to słowa pełne zdrowych poglądów — słowa uwzględnienia potrzeb i życzeń tych, dla których dobra koleje służyć winne. Gdy więc w roku 1881. pojawiła się w Państwie austryackiem dążność ku upaństwowieniu kolei za przykładem Prus, przyjęto zamiar ten z ogólną życzliwością atoli w tej nadziei, iż w chwili silniej występującej akcyi upaństwowienia zastosowane będą zasady wyznawane i urzeczywistnione w organizacyi pruskiej z roku 1880 to jest, silne skupienie władzy u góry co do spraw ogólnych państwowych z dosadną decentralizacyą u dołu dla spraw szczegółowych i lokalnych najbliżej dotykających ludność z kolei korzystającą. Nadzieję tę spotęgowało tem ci silniej rozporządzenie ministeryalne z d. 26. Lutego 1882, normując organizacyę zarządu wschodniej grupy upaństwowionych kolejі w sposób, który uprawniać mógł do przypuszczenia, iż Rząd stanie po stronie żądań racyonalnych i dobrych wzorów. Tem rozporządzeniem utworzono bowiem dla tej jednej około 1.600 kil. obejmującej grupy kolei naczelną władzę administracyjną, bezpośrednio Ministerstwu handlu poddaną, znacznemi atrybucyami zaopatrzoną — a obok niej radę kolejową wybraną po większej części z osób, bezpośrednio interesowanych fungującą, w siedzibie tejże naczelnej władzy.

Spodziewano się więc i słusznie, iż przy dalszym rozwoju systemu upaństwowienia, organizacya nowo nabytych lub kosztem Państwa nowo wybudowanych kolei według istniejących już wzorów urządzoną będzie, że zatem kraj nasz po ukończonej budowie kolei Transwersalnej uzyska Zarząd kolei państwowych z takiemi samemi atrybucyami oraz oddzielną Radę kolejową, któraby jego ekonomiczne interesa należycie zastępować mogła Zastósowania tych zasad i nic innego domagał się też Wysoki Sejm w swych rezolucyach, — Wydział krajowy w swym memoryale — ku temu też jedynie celowi skierowane były zabiegi naszej Delegacyi w Radzie Państwa.

Statut organizacyjny z dnia 27. Czerwca 1884 nie odpowiedział w niczem słusznem oczekiwaniom naszym — odbiegł on zupełnie od ustroju, który za wzór powinien był służyć i który przy utworzeniu organizacyi zachodniej grupy kolei państwowych za wzór służyć się zdawał. Kraj nasz dostał dla łącznego obszaru 1.241 kilom. dwa zwykłe zarządy ruchu, ozdobione tytułem Dyrekcyi; ekonomiczne zaś potrzeby jego oceniać będzie centralna Rada kolejowa, w której mniej jak jedna szósta cęść członków na nas przypada.

Dzisiaj jednak stał się ten statut organizacjyny faktem dokonanym, z którym się liczyć trzeba. Dla tego też uznała komisya, iż jej zadaniem być tylko może wykazanie ujemnych jego stron i zażądanie takich zmian, które bez naruszenia całości tego statutu przedsięwzięte być mogą.

Jako te ujemne strony wykazuje komisya w proponowanej rezolucyi:

po 1sze za nadto ścieśniony zakres działania Dyrekcyi ruchn;

po 2gie nie odpowiedni dla interesów kraju skład Rady kolejowej i zbyt szczupłą jej ingerencyą w sprawach ekonomicznych;

po 3cie wszystkie te postanowienia Statutu, które z powodu nie dość dokładnej stylizacyi dowolnemu tłumaczeniu podledz mogą.

W poprzednim okólnikowym wywodzie wykazała komisya, jak daleko sięga zakres działania przyznany Dyrekcyom ruchu przez Rząd pruski po doświadczeniach, nabytych po kilkonastoletniej administracyi, nie mniej ustrój zarządu, który dotąd w Państwie austryackiem do grupy tak zwanych zachodnich kolei z powodzeniem był praktykowany, nie mogła więc uwadze komisyi ujść ta znaczna różnica, jaka w tym względzie w nowym Statucie organizacyjnym kolei państwowych się pojawiła.

Zadaniem komisyi być nie może wchodzić w krytyczny rozbiór poszczególnych Dyrekcyom ruchu przydzielonych czynności, rozpatrzenie się jednak bliższe w zakresie działania generalnej Dyrekcyi (§. 13) i porównanie jego ze zakresem działania Dyrekcyi ruchu (§. 28) musiały wytworzyć przekonanie o nadmiernej centralizacyi wszelkiej władzy w rękach generalnej Dyrekcyi a nawet w sprawach takich, które tycząc się bezpośredniego stosunku z publicznością, już ze względów praktycznych stanowczej decyzyi Dyrekcyi ruchu pozostawione być powinny.

Przytaczamy tutaj następujące szczegóły:

Według §. 13. l. 4. należą do zakresu generalnej Dyrekcyi wszelkie nominacye, awansowania, pensyonowania nie tylko urzędników właściwych ale nawet podrzędnych (Unterbeamten), do których prawdopodobnie należą konduktorowie, dalej lekarze kolejowi, agenci handlowi i t. p. podczas kiedy Dyrekcye ruchu (§. 28. l. 2) władzę tę tylko względem najniższej służby wykonywać mogą.

Według §. 13. l. 9. może tylko generalna Dyrekcya pozwolić zniżenie lub zwolnienie opłat taryfowych od jazdy lub przewozu towarów, Dyrekcye ruchu zaś mogą to uczynić tylko w pojedynczych wypadkach w myśl danych im w tym względzie Instrukcyi, po za niemi zaś tylko po uzyskaniu zezwolenia generalnej Dyrekcyi.

Jeżeli zważymy jak często i jak nagle mogą zajść wypadki, których Instrukcya wcale nie przewidywała a które bezzwłocznej wymagają decyzyi, to juścić przyznać trzeba, iż podobne zastrzeżenia stają się dla publiczności wielce uciążliwemi.

Decyzya w rozprawach konkurencyjnych pozostawiona jest generalnej Dyrekcyi, podług §. 28 l. 19. bowiem są Dyrekcye ruchu tylko do pośrednictwa (Interwention) w tych sprawach powołane

Zarząd warstatów należy w zasadzie wyłącznie do generalnej Dyrekcyi §. 13. l. 7, kierownictwo zaś tychże wtenczas tylko do Dyrekcyi ruchu, skoro im ta czynność wyjątkowo poruczoną będzie. Czy przez to zarządzenie jednolitość i ten konieczny związek między częściami jedną całość administracyjną stanowiącemi naruszonemi nie będą, pozostawiamy do osądzenia osobom z tokiem administracyi kolejowej obznajomionym. Według §. 28. l. 22. upoważnione są wprawdzie Dyrekcye ruchu do zakupna materyałów użytkowych i potrzeb inwentarskich atoli z wyjątkiem tych, które według natury swej jednolitego dostarczania wymagają. Postanowienie to jest tak dwuznaczne, tak dowolne,

iż bez sprzeciwienia się jemu Dyrekcya generalna prawo zarządzenia wszelkich dostaw jak n. p. mundurów, butów, kożuchów, oleju i t. p. dla siebie windykować może.

Poszczególne te uwagi czyni komisya kolejowa li dla udowodnienia słuszności swego twierdzenia, iż zakres czynności Dyrekcyi ruchu Statutem organizacyjnym za nadto jest ścieśniony a nawet ośmiela się wyrazić to przekonanie, iż wykonanie tych postanowień w krótce tak znaczne w administracyi wytworzy trudności, iż c. k. Rząd do ich cofnięcia lub ich zmiany zniewolonym będzie. Jako stronę ujemną Statutu organizacyjnego wykazuje komisya kolejowa dalej te jego postanowienia, które organizacyą Rady kolejowej normują, a czyni to nie tylko ze względu na zbyt szczupłą stosunkowo liczbę powołanych do niej reprezentantów kraju naszego, ale *więcej jeszcze ze względu na niezaprzeczenie centralistyczny jej ustrój i na to mało wpływowe stanowisko, które ta Instytucya w zarządzie kolejowym zajmywać ma.*

Kraj nasz obejmuje 1241 kilm. a zatem w przybliżeniu 25°/₀ istniejących dotąd w Austryi (przed Litawią) kolei państwowych, których długość na 4994 kilm. jest obliczoną, reprezentacya atoli kraju naszegowogólnej Radzie kolejowej składa się z sześciu Członków, stosunek więc tej liczby do ilości wszystkich Członków czyni tylko 12°|₀.

Rozważmy dalej, że główna do sieci kolei państwowych należąca linia ciągnie się przecięta tylko koleją północną Ces. Ferdynanda od granicy Rossyi do granic Bawaryi i Szwajcaryi — że do sieci tych kolei wchodzą na północnych krańcach Austryi industryjne koleje czeskie i na południowej kończynie strategiczne koleje dalmatyńskie. Czyż podobna, aby obywatel znający jak najdokładniej stosunki okolicy koło Reichenbergu mógł znać dokładnie stosunki Dalmacyi, albo, aby obywatel z okolicy Husiatyna był wstanie ocenić należycie potrzeby Tyrolu i arletański ruch handlowy. Ustanowienie tak zorganizowanej Rady kolejowej jest zatem tylko pozornem ustępstwem dla pojedynczych krajów koronnych, ustępstwem tem mniej znaczącem, ile że cała działalność tej Rady redukuje się do objawienia swego zdania lub przedstawienia wniosków, których uwzględnienie ostatecznie od generalnej Dyrekcyi jest zależnem.

Komisya nie ma bynajmniej na myśli zaprzeczać potrzeby istnienia centralnej Rady kolejowej reprezentującej ogólne państwowe interesa — widzi się jednak spowodowaną wypowiedzieć zdanie, iż urząd ten wykonywać by mogła zwiększona do pewnej liczby ta część Rady kolejowej, którą Statut Radą stałą (Ständiger Beirath) nazywa — że zaś interesa *lokalne* i *prowincyonalne* skutecznie zastąpione być mogą jedynie tylko przez Rady stojące obok Dyrekcyi ruchu z przynależnym na administracyę wpływem, — i takich to Instytucyi domaga się Komisya kolejowa w projektowanej rezolucyi, sądząc, iżby chociaż w tym względzie wypadało pójść za wzorem organizacyi pruskiej.

W końca zwraca Komisya kolejowa uwagę c. k. Rządu na postanowienia Statutu organizacyjnego, które z powodu dwuznacznej stylizacyi dowolnemu tłómaczeniu uledz mogą.

W przekonaniu, iż samo wykonanie Statutu organizacyjnego w najkrótszym czasie zachodzące w tym kierunku usterki wskaże, poczuwa się komisya kolejowa jednak do obowiązku poddać bliższemu rozbiorowi §. 7. Statutu organizacyjnego, stanowiący o języku urzędowym i służbowym. Pierwszy ustęp tego § wypowiada zasadę, iż językiem urzędowym jest język niemiecki, — drugi zaś ustęp nakłada najwyraźniej obowiązek wyłącznego używania języka niemieckiego na wszystkie bez wyjątku organa służby kolejowej. Jeżeli do tego postanowienia dołączymy dalsze w formie wyjaśnień wyszłe rozporządzenia, mianowicie rozporządzenie Nalczelnika Dyrekcyi ruchu w Krakowie z dnia 6. Sierpnia 1884 L. 181 wymagające bezwzględnie używania języka niemieckiego od całej *nawet najniższej służby kolejowej* i rozporządzenie generalnej Dyrekcyi ruchu z d. 19. Września b. r. L. 3.478, które wprawdzie budników zwrotniczych i tego rodzaju sług i *to tylko prowizorycznie* od znajomości języka niemieckiego uwalnia, wszakże od wszelkiej, chociażby niższej służby, z publicznością jakąkolwiek styczność mającej n. p. od portyerów, konduktorów, wiadomości języka niemieckiego koniecznie wymaga — toć się dziwić nie można złemu wrażeniu, jakie postanowienia te w kraju naszym wywołać musiały i powszechnemu zapatrywaniu, iż rozporządzenia te ku wykluczeniu krajowców od posad przy kolejach państwowych zmierzają, zważywszy bowiem, że dokładne

nabycie języka niemieckiego jest możliwem tylko młodzieży naszej kończącej szkoły średnie a młodzież ta w bardzo rzadkich wypadkach do niższej służby kolejowej zgłaszać się będzie, z drugiej strony zaś, że młodzież zgłaszająca się do najniższych posad kolejowych tylko szkoły ludowe, gdzie język niemiecki nie jest obowiązkowym, lub niższe klasy szkół średnich, gdzie nabycie tego języka także nie może być dostatecznem, ukończyła, i tem samem dla braku znajomości języka niemieckiego od tych posad wykluczoną by być mogła, to zdaje się być niewątpliwem, że w dalszej konsekwencyi nibyto dla braku uzdolnionych kandydatów posady te przez obcokrajowków zajętemi być mogą.

Komisya krajowa poczuwa się do obowiązku wyrazić swe uznanie dla Statutu organizacyjnego z powodu postanowienia 3go ustępu §. 7, który prawa językowe naszego kraju, nabyte w skutek cesarskiego patentu z dnia 4. czerwca r. 1869 w zupełności uwzględnia, oraz oświadczyć, iż z udzielonych jej przez c. k. Rząd wykazów powołanych dotąd do służby przy kolejach państwowych urzędników i sług nabyła to przekonanie, iż przy obsadzeniu posad krajowcy w pierwszym rzędzie i w znacznej liczbie byli uwzględnieni, mniema jednak, bacząc na naturę wydanych rozporządzeń, które każdego czasu odwołane lub zmienione być mogą, iż umieszczone w załączonej rezolucyi żądanie o usunięcie wszelkich tego rodzaju wątpliwości w akcie tak decydującym, jakim jest Statut organizacyjny, dostatecznie jest usprawiedliwionem. Jako dalszy przykład postanowień, temu samemu zarzutowi podlegających, wskazuje komisya §. 14, który uprawnia do przypuszczenia, jakoby nawet skromna ingerencya stałej Rady przybocznej w sprawach taryfowych po za granicą ich zniżenia nie sięgała i §. 28. l. 22, w którym przez pominięcie ścisłej enumeracyi i dodanie słów „et caetera" ujęto Dyrekcyom ruchu te atrybucye, które im ten §. w swym wstępie udzielić zamierza

W końcu jeszcze słów kilka o formie, w której nasze żądanie objawiamy. Komisya kolejowa nie żąda zmiany Statutu organizacyjnego ni jego rewizyi i przedkłada Wysokiemu Sejmowi w załączonej rezolucyi tylko minimalne żądania, których wzgląd na potrzeby i interes naszego kraju wymaga.

Na podstawie powyższych powodów przedstawia komisya kolejowa Wysokiemu Sejmowi następującą rezolucyę.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Zważywszy, że statut organizacyjny kolei państwowych z dnia 27. Czerwca 1884 (Dz. ust. Nr. 103) obejmuje postanowienia, które zakres działania Dyrekcyi ruchu zanadto ścieśniają,

zważywszy, że interesa krajów, w których koleje państwowe istnieją, tylko w Radach kolejowych przy Dyrekcyach ruchu, odpowiedni na ustanowienie taryf kolejowych wpływ mających, nie zaś w ogólnej Radzie kolejowej należytą opiekę znaleść mogą,

zważywszy wreszcie, że wspomniany statut organizacyjny zawiera postanowienia, które dowolne dopuszczają tłumaczenie,

Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wzywa c. k. Rząd, aby dalszemi rozporządzeniami i przy wydawaniu instrukcyi służbowych postarał się o usunięcie tych ujemnych stron statutu — niemniej o wykonanie tegoż w sposób najodpowiedniejszy interesom kraju naszego.

Wnioskiem tym załatwia Komisya kolejowa równocześnie przydzielone jej petycye Nr. 706 i Nr. 869.

Lwów dnia 19. października 1884.

Przewodniczący:
**Jaworski.**

Sprawozdawca
**Piotr Gross.**

Z drukarni Ludowej we Lwowie.